The ONTARIO MOTORIST PROTECTION PLAN

Summary

Ministry of
Financial
Institutions

Ontario

September 1989

90-01619/

The Ontario Motorist Protection Plan

Accidents and insurance rates

Ontario's roads and highways are becoming increasingly crowded - especially in the large urban centres where "gridlock" and traffic problems are commonplace. Traffic congestion is a direct result of the province's growing economy and population. The number of licensed drivers in Ontario has sharply increased from 4.7 million in 1978 to more than 6 million this year.

Driving creates risk - risk of death, personal injury and property damage. In 1987 (the most recent year for which statistics are available), 203,000 automobile accidents and 121,000 injuries were reported.

The cost in monetary terms is staggering as well. Bodily injury claims in Ontario totalled $1.8 billion in 1988. Injuries also place a tremendous strain on the financial resources of the health care system.

The increased number and severity of automobile accidents, as well as the escalating cost of bodily injury claims, have resulted in dramatic increases in insurance rates. In response to premium increases that far exceeded the annual inflation rate, the Ontario government acted to control auto insurance rates in April 1987.

If it had not been for this intervention, insurance premiums now would be significantly higher. Since automobile insurance is mandatory, and many people must drive to make a living or to get to work, the government has a responsibility to ensure that premium levels remain affordable.

But government controls on insurance premiums do not offer a long-term solution. The underlying cost pressures (increased accidents, injuries and claims) continue to build. Without change, many drivers would be faced with 30-35 per cent increases in their insurance when the current controls expire.

Clearly, such large increases are unacceptable. They are unacceptable to the general motorist; to people who must drive for their livelihood; to seniors whose mobility means independence; and to government which must act in the public interest.

While the cost implications of rising accident rates and higher claims are staggering, the current insurance system also fails to provide adequate levels of compensation to many injured victims. An auto accident can result in a lifetime of poverty for the children and spouses of drivers judged to be at fault. Drivers seriously injured and unable to establish a court claim may find themselves unable to afford supplementary medical care, rehabilitation and long-term care.

Finding the right balance

Without changes to the current system, significant premium increases can be anticipated next year. Without a long-term plan to address the underlying problems, pressure for future rate increases can be expected to continue.

But the issue of cost cannot be considered in isolation. Insurance must be more than reasonable in price. It must also provide an appropriate level of compensation in cases of accident and injury. The task of finding the right balance - ensuring both premium affordability and benefit comprehensiveness - is a complex one. Premiums could be significantly lowered, but the protection provided by the policies would be similarly reduced. Difficult choices must be made between legitimate and often conflicting needs.

The Ontario Motorist Protection Plan will achieve balance between affordable insurance rates and appropriate benefit levels. It is a comprehensive plan that deals with not only the immediate concerns about cost and compensation, but also the issues of accident prevention, highway safety and consumer protection that will continue to affect rates in the future.

In contrast to the projected rate hikes of 30-35 per cent that would have resulted when the current controls expire, the Ontario government believes this plan will hold premium increases to very moderate levels in 1990 and will stabilize rates in years to come. During the first year of operation the government expects that premiums will rise no more than 8 per cent on average in urban areas, and average rates for motorists in rural areas will not increase at all.

The current system

In 1980, Ontario established certain mandatory insurance coverages for all motorists in the province - $200,000 third-party liability, first-party accident benefits and $200,000 uninsured motorist coverage. Consumers generally purchase more than these levels - four times the minimum, on average - as well as voluntary options to protect themselves and their families against underinsured drivers.

Those not at fault in automobile accidents may seek compensation through the courts. But tort recovery can mean long delays, sometimes years, with protracted litigation resulting in extended periods without adequate compensation. This can cause severe financial strain for families, and delayed rehabilitation can reduce the effectiveness of treatment.

In addition, at-fault drivers may not have sufficient insurance to cover the supplementary medical care, rehabilitation and long-term care costs of the innocent victims. At the same time, those who are judged to be the cause of accidents must rely only on basic accident benefits if injured, and these benefits have not been increased since 1978.

Not all those injured have access to the courts and the tort liability system. One-third of those involved in serious accidents are unable to identify another person at fault, or are at fault themselves, and therefore receive very little - $140 for weekly income replacement and $25,000 for medical and rehabilitation costs; or $1,000 for a funeral and $10,000 in death benefits. For these individuals and their families, there is little protection. The consequences of a moment's inattention can mean catastrophe and a lifetime of poverty.

Tragically, no amount of money can bring back those who die in accidents or restore the most seriously injured to complete health. But much can be done to help those who are fighting back from dehabilitating injury and to help the families that are dependent on them.

The Ontario Motorist Protection Plan

The Ontario Motorist Protection Plan is a comprehensive program. It is based on a co-ordinated approach by a number of ministries. The Ontario government will introduce legislation this fall with the intention of implementing the plan in 1990.

The plan deals specifically with five key areas:

- accident prevention
- bodily injury compensation
- property damage
- regulatory reform
- consumer protection

Accident prevention

A reduction in the number and severity of accidents is the only real way to bring the cost of insurance into line. This cannot happen immediately. There must be long-term and ongoing initiatives that focus on safe driving. Areas of action are education, enforcement and improvements to roads and public transit. It is well understood that changes to the insurance product alone do not offer the complete solution.

Increased enforcement

Ontario Provincial Police enforcement will be increased on Ontario's major highways such as Highway 401.

"Drunk driver" offenders

People convicted of drinking and driving will face severe sanctions - demerit points, fines and jail sentences as well as substantially higher premiums. They will also be ineligible for income replacement benefits if injured. A new program will be introduced that will require repeat offenders to seek treatment and produce proof of having effectively dealt with their problem before driving privileges will be reconsidered.

Increased fines for traffic offences

Speeding has been cited as one of the largest single factors contributing to serious accidents. Speeding fines will be more than doubled this fall, and fines for other violations in Ontario will be raised to give clear notice that speeding and bad driving will be expensive as well as hazardous and illegal.

Seat belt usage

A province-wide education campaign will be undertaken in 1990 to encourage more extensive use of seat belts. Evidence suggests that only a 10-per-cent increase in usage could save as many as 80 lives and prevent more than 1,300 injuries every year.

Daytime running lights

An education campaign to encourage motorists to drive with their headlights on at all times will be implemented. The use of "daytime running lights" is a mandatory safety feature built into new vehicles beginning in December 1989. The promotional campaign will be directed at drivers of older models.

Highway improvements

As traffic volumes grow, the number of cross-median accidents increases. New median barriers will be constructed, and more road shoulders will be paved.

Freeway traffic management program

In order to reduce freeway congestion and accidents, new traffic management systems will be tested and implemented. Advanced computer systems, vehicle detectors, close-circuit televisions, lane control signs and other innovations will be adopted to improve the safety and efficiency of Ontario's highways.

Workplace educational efforts

Promotional materials will be distributed to medium- and large-size employers urging an emphasis on traffic safety both on and off the job.

Bodily injury compensation

A new insurance product for bodily injury will be introduced in legislation this fall. It is designed to balance protection with affordability. As an important component of the Ontario Motorist Protection Plan, the new product will:

- provide guaranteed benefits to all injured victims
- encourage timely delivery of benefits
- assist in moderating premiums
- stabilize rate increases in future years
- continue to deter bad driving through rate surcharges
- penalize drunk drivers through loss of benefits
- establish a strong regulatory authority
- extend benefits to students, retirees and the unemployed
- improve benefits for homemakers

The new Ontario Motorist Protection Plan will provide guaranteed accident benefits to all insured drivers at a substantially higher compensation level (see attached chart). All benefits will be paid on an expedited basis regardless of fault. The objective is to ensure prompt delivery of benefits by eliminating the need to go to court. Legislative changes will require that insurers pay benefits within 10 to 30 days (depending on the benefit) or be penalized.

In cases of serious injury where fault can be demonstrated, the right to sue will be maintained. Serious injuries will be defined as follows:

- death;
- permanent serious disfigurement; or

- permanent serious impairment of important bodily functions caused by continuing injury that is physical in nature.

All car owners will have to continue to buy third-party liability insurance, but it will be paid when the driver of the vehicle is "at fault" in an accident causing serious bodily injury. Under this coverage, drivers will also be entitled to compensation for damage to their own vehicles if they are not at fault (see PROPERTY DAMAGE). The minimum coverage will remain at $200,000.

In addition, uninsured motorist coverage of $200,000 and accident benefit insurance will continue to be mandatory.

As the right to sue is retained, certain changes to the tort system are desirable to improve the compensation process. These reforms, recently announced by the Attorney General of Ontario, include changes to the way prejudgement interest is calculated and measures to streamline the litigation process. Judges will be permitted to order structured settlements in lieu of large lump-sum awards in personal injury cases. This will reduce claim costs by avoiding "gross up" (an increase in the personal injury award to account for taxation).

A further reform will be a change in the collateral source rule for auto insurance in order to eliminate double recoveries. Payments made by others will be deducted from court awards or settlements.

There will be changes to the scope and delivery of accident benefits including:

- victims will qualify for resumption of income replacement benefits in cases of relapse up to 90 days after returning to work (30 days currently)
- hospitalization for more than seven days will lead to payment even if a medical form is not filled out
- the insured will be given the benefit of the doubt as to whether supplementary medical or rehabilitation benefits should be paid
- a wide definition of "rehabilitation" will be provided to facilitate return to normal life and re-entry into the labour market including vocational, daily life skills and medical rehabilitation
- insurers may be ordered to pay substantial penalties on overdue compensation where the insurer refuses to pay or delays unreasonably
- the requirement that dependants must reside with the head of the household to qualify for benefits will be eliminated Insurance companies will be required to offer optional additional coverage for higher accident benefits so that consumers can tailor their insurance to their individual needs.

The new guaranteed accident benefit package is intended to show compassion to injured persons. But at the same time, there must be strong deterrence to drunk and drug-impaired driving. Injured motorists convicted of impaired driving and related offences therefore will be denied income replacement benefits.

Those who intentionally misrepresent themselves in applying for insurance and those driving a vehicle without the owner's consent will also be denied income replacement benefits.

Health care costs for those injured in accidents are paid primarily by OHIP. At present, $46-48 million of auto insurance premiums are paid to OHIP by insurers under the OHIP Bulk Subrogation Agreement. The requirement that insurers make these payments to OHIP will be eliminated and the savings passed on to consumers. This is consistent with the government's policy to eliminate individual premiums to ensure universality in the health care system.

The Ontario government currently charges a three-per-cent tax on insurance sold in the province. Given that auto insurance is mandatory and that personal-use vehicle owners cannot deduct the cost as a business expense, the three-per-cent tax on insurance for these vehicles will be eliminated This will generate an estimated $95 million in savings on premiums.

Property damage

Property damage insurance accounts for about 40 per cent of the total average premium. By law, third-party insurance must be purchased for damage to other vehicles or property. Most consumers also buy optional insurance for damage done to their own vehicle. This system can be frustrating and confusing to consumers who do not purchase the optional coverage, as they must deal with the insurance company of the at-fault driver in property damage claims. Further uncertainty arises because drivers must insure for damage which they may cause to unknown vehicles (they do not know what value or type of vehicle will be involved in an accident with their car).

The Ontario Motorist Protection Plan will continue to require motorists to purchase property damage insurance as part of their third-party liability coverage. Under this direct payment system, car owners will, however, recover directly from their own insurers for damage to their vehicles if they were not at fault. If the car owner is totally at fault, he or she recovers nothing for damage done to the vehicle unless optional collision coverage has been purchased. In this way, the premium better reflects the value of the insured's own vehicle.

Regulatory reform

Reform in insurance means reform in the way insurance is regulated. The public must be assured of the efficiency of the marketplace and the prompt handling of claims. The emphasis must be on the needs of the consumer.

The Ontario Motorist Protection Plan will establish a tougher regulatory environment. A new centralized authority, the Insurance Commission, to be created from the merger of the Ontario Automobile Insurance Board and the Office of the Superintendent of Insurance, will be given enhanced investigation and enforcement powers. It will deal with all aspects of insurance, and its auto insurance responsibilities will include:

- regulation of insurance rates and risk-classification systems
- collection and maintenance of data on rates and claims
- mediation of disputes between insurers and claimants over delivery of accident benefits, with the referral of unsettled disputes to independent arbitration
- ensuring timely delivery of accident benefits
- monitoring and conducting research on the compensation of seriously injured persons, and reporting on the adequacy of rehabilitation and long-term care for accident victims
- providing information to the public on auto insurance, and ensuring that consumers know and understand their rights and obligations

The success of a first-party accident benefit system is based on its ability to deliver benefits to injured victims as soon as possible.

To expedite this process, a new alternative dispute resolution system will be established as an option to court proceedings. The new dispute resolution system will include mediation and arbitration procedures designed to allow for speedy, efficient and fair resolution of disputes over accident benefits. The dispute resolution process will be funded by the insurance industry.

Special rules are needed for rehabilitation which must be delivered quickly in order to be effective. In cases of dispute, insurers will be required to pay for medically necessary rehabilitation pending dispute resolution. Mediators will "fast track" rehabilitation disputes so that they are heard within 10 days.

Consumer protection

There will be greater public disclosure of auto insurance information and increased protection of consumers under the new system. Specific legislation will be brought forward to give the new Insurance Commission powers to intervene when consumers' interests are threatened.

The initiatives will include:

- a requirement that policyholders be given written notice at least 30 days before the expiry of their contracts in cases where insurers do not intend to renew policies or where terms of a contract will be changed significantly
- a requirement that insurance policy documents provide full disclosure to consumers of the separate components of the auto insurance coverage, how each component was rated and the cost of each part
- a prohibition against the practice of "tied-selling" (making the sale of one product conditional on the purchase of another product)
- a provision allowing specific drivers to be excluded from household coverage so good drivers will no longer be penalized because of the bad driving records of other family members

Insurance companies will be required to provide consumers with the option of monthly billing. Many insurance companies now bill customers annually or semi-annually. This can be a significant one-time payment for many people. Monthly billing will provide more flexibility and convenience.

Insurance brokers will continue to be the main source of consumer contact. However, they will be required to provide information on their market search if requested. Brokers will have to disclose the number and identity of companies that they have on agency contract, as well as providing other information obtained from insurance companies.

Consumers do not have a central source of information about premiums, policies and how to shop for insurance. To remedy this gap, the new Insurance Commission will operate a toll-free telephone information service as well as provide educational material.

Most repair shops are honest and reputable. But sometimes costs are illegally "padded," particularly if consumers lack mechanical knowledge. The Ontario Ministry of Consumer and Commercial Relations has been operating a successful enforcement service dubbed the "ghost car" program. An unidentified car with known damage is taken to a repair shop. If the shop tries to do unnecessary work, does work improperly or falsifies information, it can be prosecuted.

The "ghost car" program, which has operated full-time since 1984, has been very successful in determining the extent of dishonesty in mechanical repairs to automobiles, establishing patterns in the industry and deterring abuses by repairers. It has also been a useful tool in providing information to the government in developing other consumer protection initiatives, including the Motor Vehicle Repair Act. As a result, further resources will be added to the "ghost car" program to deter "body shop rip-offs".

Insurance companies will also be required to develop anti-fraud programs to deter abuse and reduce insurance costs for the majority of honest insurance purchasers.

Conclusion

The Ontario Motorist Protection Plan will provide the people of Ontario with guaranteed and enhanced accident benefits. The plan will deliver prompt compensation, and will maintain the right of individuals to sue in cases of serious injury. The plan will result in premium moderation, and will help reduce accidents and stabilize rates in the future.

This comprehensive plan envisions a strong regulatory authority, but it also maintains the private-delivery system.

While the new insurance product will recognize the legitimate needs of all injured victims and their families, this does not mean that bad driving will go unpunished. Deterrence will remain a vital component of the system. Bad driving will be penalized more than ever through increased fines, criminal sanctions and premium surcharges.

The Ontario Motorist Protection Plan offers a balanced approach to the issue of auto insurance costs and compensation and directly addresses the factors that can lead to a reduction in vehicle accidents and personal injuries.

The Ontario Motorist Protection Plan
Guaranteed Accident Benefits

Accident benefits	**Current level**	**New plan level**	**% Increase**
Income Replacement			
..Employed	$140/week for 104 weeks unless totally disabled	$450/week cap 80% of gross income for 3 years or life if totally disabled	+ 221% (plus extended time)
..Deemed Employed (worked 6 mos. in past 12)	As above	As above	As above
..Students	None	$185/week *	N/A
..Unemployed	None	$185/week *	N/A
..Retirees	None	$185/week *	N/A
..Unpaid Homemakers	$70/week for 12 wks. if totally disabled	$185/week *	+164% (plus extended time and wider entitlement)
Child Care Benefit	None	$50 per child maximum $200/week	N/A
Supplementary Medical Care & Rehabilitation	$25,000 with 4-yr. limit	$500,000 with 10-yr. limit or 20 yrs. less victim's age	+ 1900% (plus extended time)
Long-term Care	N/A	$500,000	N/A
Death Benefit			
..Death of Head of household or Spouse	$10,000	$25,000	+ 150%
..Death of Dependent	$2,000	$10,000	+ 400%
Funeral Benefit	$1,000	$3,000	+ 200%

*** Test of disability and period of entitlement the same as for employed persons.**

Le RÉGIME de PROTECTION des AUTO-MOBILISTES de l'ONTARIO

Sommaire

Ministère des Institutions financières
Ontario

septembre 1989

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario

Les accidents et les primes d'assurance

Les routes et les autoroutes de l'Ontario sont de plus en plus congestionnées, spécialement dans les grandes agglomérations urbaines où les «bouchons» et les problèmes de circulation font partie du quotidien. La circulation congestionnée résulte directement de la croissance économique et démographique de la province. Le nombre des permis de conduire a grimpé radicalement en Ontario pour passer de 4,7 millions en 1978 à plus de 6 millions cette année.

La conduite automobile comporte des risques : risques de décès, de blessures corporelles et de dommages matériels. En 1987, dernière année pour laquelle on dispose de statistiques, on a enregistré 203 000 accidents de la circulation qui ont causé des blessures à 121 000 personnes.

Les coûts financiers sont tout aussi écrasants. Les demandes d'indemnisation des blessures corporelles ont atteint 1,8 milliard de dollars l'année dernière en Ontario. De plus, les blessures grèvent énormément les ressources financières du système de soins de santé.

L'incidence et la gravité accrues des accidents de la circulation, ainsi que l'escalade des demandes d'indemnisation des blessures sont à l'origine des hausses spectaculaires des primes d'assurance. À la suite d'augmentations des primes très supérieures au taux d'inflation annuel, le gouvernement de l'Ontario est intervenu pour contrôler les primes d'assurance automobile en avril 1987.

Sans cette intervention, les primes d'assurance seraient maintenant beaucoup plus élevées. Comme l'assurance automobile est obligatoire et comme beaucoup de gens doivent conduire pour gagner leur vie ou se rendre à leur travail, le gouvernement doit faire en sorte que les primes demeurent abordables.

Le contrôle public des primes d'assurance n'est cependant pas une solution à long terme. Les pressions sous-jacentes exercées sur les coûts par l'augmentation des accidents, des blessures et des demandes d'indemnisation continuent de monter. Si la situation ne change pas, beaucoup de conducteurs feront face à des augmentations de prime de 30 % à 35 % à l'expiration des mesures de contrôle.

Des augmentations aussi importantes sont manifestement inacceptables pour les automobilistes en général, pour les gens qui doivent conduire pour gagner leur vie, pour les personnes âgées dont l'indépendance dépend de la mobilité, et pour le gouvernement qui doit défendre l'intérêt public.

L'augmentation des accidents et la flambée des demandes d'indemnisation ont certes des répercussions énormes sur les coûts, mais le système d'assurance actuel n'offre pas d'indemnités adéquates aux nombreuses victimes de blessures. Un accident de la circulation peut entraîner une vie de pauvreté pour les enfants et les conjoints des conducteurs responsables. Les conducteurs gravement blessés et incapables de demander réparation devant les tribunaux peuvent se retrouver dans l'incapacité de se procurer des services de soins médicaux supplémentaires de réadaptation de soins prolongés.

Le juste équilibre

Si l'on ne modifie pas le système actuel, on peut s'attendre à d'importantes augmentations des primes l'année prochaine. Sans stratégie à long terme de lutte contre les problèmes sous-jacents, on peut s'attendre à ce que les pressions à la hausse sur les taux persistent.

La question des coûts ne peut cependant s'analyser dans l'absolu. L'assurance doit être plus qu'abordable. Elle doit aussi fournir des indemnités appropriées en cas d'accident et de blessures corporelles. Trouver l'équilibre approprié, c'est-à-dire assurer à la fois des primes abordables et des indemnités complètes, ce n'est pas une mince tâche. On pourrait réduire considérablement les primes, mais la protection fournie par les polices tomberait proportionnellement. Des choix difficiles entre des besoins légitimes et souvent contradictoires s'imposent donc.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario permettra d'établir un équilibre entre l'abordabilité des primes d'assurance et la suffisance des indemnités. Ce régime détaillé dissipe les inquiétudes immédiates soulevées par les coûts et l'indemnisation, en plus de couvrir aussi la prévention des accidents, la sécurité routière et la protection des consommateurs, facteurs qui continueront d'affecter les primes au cours des années à venir.

Contrairement aux hausses prévues pour l'année prochaine, qui auraient pu atteindre 30 % à 35 % à l'expiration des mesures de contrôle en vigueur, le gouvernement de l'Ontario croit que le régime limitera les augmentations à des niveaux très raisonnables en 1990 et stabilisera les taux au cours des années à venir. Au cours de la première année du régime, le gouvernement s'attend à ce que les primes augmentent d'au plus de 8 % en moyenne dans les secteurs urbains, et que les taux moyens imposés aux automobilistes des régions rurales n'augmentent pas.

Le système actuel

En 1980, l'Ontario a imposé des niveaux d'assurance obligatoires à tous les automobilistes de la province, soit 200 000 $ en matière de responsabilité civile, des indemnités d'accident aux premières parties et 200 000 $ de protection dans le cas des automobilistes non assurés. Les consommateurs achètent en général beaucoup plus d'assurance, soit quatre fois le minimum en moyenne, ainsi que des avenants volontaires pour protéger les membres de leur famille et se protéger eux-mêmes contre les conducteurs insuffisamment assurés.

Les parties qui ne sont pas responsables d'un accident de la circulation peuvent demander réparation devant les tribunaux. Le recours en responsabilité civile peut cependant entraîner des retards prolongés qui durent parfois des années, ainsi que des litiges interminables qui retardent pendant longtemps le paiement d'indemnités adéquates aux parties intéressées. La situation peut exercer de lourdes pressions financières sur les familles et les traitements de réadaptation entrepris en retard risquent d'être moins efficaces.

Il se peut de plus que les conducteurs responsables n'aient pas suffisamment d'assurance pour couvrir les coûts des soins médicaux supplémentaires, de la réadaptation et des soins prolongés des victimes innocentes. Par ailleurs, les conducteurs jugés responsables d'un accident doivent, en cas de blessure, compter uniquement sur les indemnités de base qui n'ont pas augmenté depuis 1978.

Les victimes de blessures n'ont pas toutes accès aux tribunaux et au système de recours en responsabilité civile. Dans le tiers des cas, les victimes d'accidents graves sont incapables d'en

identifier la partie responsable ou en sont elles-mêmes responsables et reçoivent par conséquent des indemnités très faibles, soit 140 $ par semaine en remplacement de revenu et 25 000 $ pour les frais médicaux et de réadaptation, ou 1 000 $ pour des obsèques et 10 000 $ comme indemnité de décès. Pour les intéressés et les membres de leur famille, la protection est minime. Un moment d'inattention peut provoquer une catastrophe et une vie de pauvreté.

Aucune somme d'argent ne peut ramener à la vie aux victimes d'accidents de la circulation ou redonner la santé complète aux victimes les plus gravement blessées, ce qui est tragique. On peut cependant faire beaucoup pour aider les victimes d'une blessure incapacitante qui luttent pour s'en sortir, ainsi que les membres à charge de leur famille.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario est un programme complet qui repose sur une stratégie coordonnée entre plusieurs ministères. Le gouvernement de l'Ontario présentera cet automne une mesure législative qui lui permettra d'implanter le régime en 1990.

Le régime porte spécifiquement sur cinq points clés :

- la prévention des accidents
- l'indemnisation des blessures corporelles
- les dommages matériels
- la réforme de la réglementation
- la protection des consommateurs

La prévention des accidents

Le seul moyen véritable de contenir la montée des coûts d'assurance, c'est de réduire le nombre et la gravité des accidents, ce qui ne peut se faire du jour au lendemain. Il faut prendre des mesures à long terme et permanentes qui mettent l'accent sur la sécurité routière, et intervenir dans les domaines suivants : éducation, application de la loi et amélioration des routes et des services de transport en commun. Il est bien entendu que l'évolution du produit d'assurance ne peut à elle seule offrir une solution complète.

Application plus sévère de la loi

La Sûreté provinciale de l'Ontario resserrera sa surveillance sur les principales routes de la province, comme l'autoroute 401.

Conduite en état d'ébriété

Les automobilistes reconnus coupables de conduite en état d'ébriété feront face à des sanctions sévères : points de pénalisation, amendes, peines de prison et majorations importantes de leurs primes. En cas de blessure, ils n'auront pas droit au remplacement de revenu. On lancera un nouveau programme qui obligera les récidivistes à suivre des traitements et à prouver qu'ils ont réussi à régler leur problème avant qu'on envisage de leur rendre leur privilège de conduite.

Augmentation des amendes pour infractions au code de la route

Les excès de vitesse sont une des principales causes d'accidents graves. L'Ontario fera plus que doubler les amendes pour excès de vitesse cet automne et les amendes découlant des autres infractions au code de la route augmenteront afin de prévenir clairement les automobilistes que les excès de vitesse et les mauvaises habitudes au volant leur coûteront cher, en plus d'être dangereux et d'enfreindre la loi.

Utilisation de la ceinture de sécurité

On lancera en 1990 une campagne d'information provinciale pour encourager les automobilistes à utiliser davantage la ceinture de sécurité. Les statistiques révèlent qu'une augmentation de 10 % seulement de l'usage de la ceinture pourrait sauver jusqu'à 80 vies et prévenir plus de 1 300 blessures par année.

Utilisation diurne des phares

On lancera aussi une campagne d'information visant à encourager les automobilistes à conduire les phares allumés en tout temps. L'utilisation diurne des phares est une mesure de sécurité obligatoire qui sera incorporée aux véhicules à compter de décembre 1989. La campagne de publicité s'adressera aux conducteurs de modèles plus âgés.

Amélioration des voies de circulation

Le nombre des collisions frontales augmente proportionnellement au volume de la circulation. On construira de nouvelles barrières médianes et pavera d'autres accotements.

Programme de gestion de la circulation sur les autoroutes

Afin de réduire la congestion et les accidents sur les autoroutes, on procédera à l'essai et à la mise en service de nouveaux systèmes de gestion de la circulation. Dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficience des routes ontariennes, on adoptera des systèmes avancés comme les ordinateurs, les détecteurs de véhicules, la télévision en circuit fermé, la signalisation de contrôle des voies et d'autres mesures novatrices.

Campagnes d'information en milieu de travail

On diffusera des publications de promotion dans les moyennes et les grandes entreprises pour les exhorter à mettre l'accent sur la sécurité routière en milieu de travail et en dehors de celui-ci.

L'indemnisation des blessures corporelles

On présentera cet automne une mesure législative comportant un nouveau produit d'assurance en matière de blessures corporelles. Ce produit est conçu pour établir un équilibre entre la protection et l'abordabilité. Volet important du Régime de protection des automobilistes de l'Ontario, le nouveau produit :

- fournira des indemnités garanties à toutes les victimes de blessures
- encouragera le paiement rapide des indemnités

- aidera à contenir les hausses des primes
- stabilisera les taux au cours des années à venir
- continuera de dissuader les mauvaises habitudes au volant par l'imposition de surprimes
- pénalisera l'ivresse au volant par la perte des indemnités
- établira un organisme de réglementation solide
- accordera des indemnités aux étudiants, aux retraités et aux chômeurs
- améliorera les indemnités aux ménagères.

Le nouveau Régime de protection des automobilistes de l'Ontario fournira à tous les automobilistes assurés des indemnités d'accident garanties beaucoup plus élevées (voir le tableau ci-joint). Toutes les indemnités seront payées rapidement, peu importe le conducteur responsable. On veut ainsi assurer le paiement rapide des indemnités en éliminant la nécessité de recourir aux tribunaux. Les assureurs devront, en vertu des nouvelles mesures législatives, verser les indemnités dans les 10 à 30 jours, selon l'indemnité. Sinon, ils seront passibles de pénalités.

Dans les cas de blessures graves où il est possible de prouver la responsabilité, les parties intéressées conserveront leur droit d'intenter des poursuites. Une blessure grave sera définie ainsi :

- décès;
- défigurement grave permanent;
- incapacité grave permanente de fonctions corporelles importantes causée par une blessure corporelle persistante.

Tous les propriétaires de véhicules automobiles devront continuer d'acheter de l'assurance responsabilité civile. L'assurance ne paiera cependant que lorsque le conducteur du véhicule est «responsable» d'un accident causant des blessures corporelles graves. Elle donnera aussi droit aux automobilistes d'être indemnisés pour les dommages subis par leur véhicule s'ils ne sont pas responsables de l'accident (voir DOMMAGES MATÉRIELS).

Le niveau minimum de couverture demeurera fixé à 200 000 $.

La couverture de 200 000 $ dans le cas des automobilistes non assurés et les indemnités d'accident garanties demeureront aussi obligatoires.

Comme les parties lésées conserveront leur droit d'intenter des poursuites, il est souhaitable de modifier le régime de recours en responsabilité civile afin d'améliorer le mécanisme d'indemnisation. Récemment annoncées par le Procureur général de l'Ontario, ces réformes comprennent des modifications au calcul de l'intérêt avant le jugement, ainsi que des mesures de rationalisation du mécanisme des litiges. Les juges pourront imposer des paiements échelonnés au lieu de paiements forfaitaires importants dans les cas de blessures corporelles, ce qui réduira le coût des demandes d'indemnisation en permettant d'éviter la «majoration», soit l'augmentation de l'indemnité accordée pour blessures corporelles pour tenir compte de l'impôt sur le revenu.

On modifiera aussi la règle relative au nantissement dans le cas de l'assurance automobile afin d'éliminer le double recouvrement en permettant de déduire des règlements adjugés par les tribunaux les paiements effectués par d'autres parties.

On modifiera l'envergure et le paiement des indemnités d'accident, notamment :

- les victimes pourront recommencer à toucher des indemnités de remplacement de revenu en cas de rechute jusqu'à 90 jours après leur retour au travail, contre 30 jours à l'heure actuelle

- une hospitalisation de plus de sept jours entraînera le paiement d'une indemnité, même sans rapport médical
- les assurés auront le bénéfice du doute lorsqu'il s'agira de décider s'il faut verser des indemnités supplémentaires pour soins médicaux ou de réadaptation
- on adoptera une définition générale du mot «réadaptation» afin de faciliter le retour à la vie normale et la réintégration du marché du travail ; la définition comprendra la réadaptation professionnelle, médicale et à la vie quotidienne
- les assureurs qui refuseront de payer une indemnité ou qui en retarderont indûment le paiement pourront être forcés de payer des pénalités importantes sur l'indemnité en retard
- on abrogera la disposition selon laquelle les personnes à charge doivent habiter avec le chef de famille pour être admissibles aux indemnités

Les compagnies d'assurance devront offrir une couverture supplémentaire facultative prévoyant des indemnités d'accident plus élevées afin de permettre aux consommateurs de s'assurer selon leurs besoins particuliers.

Les nouvelles indemnités d'accident garanties visent à faire preuve de compassion envers les blessés, mais il faut par ailleurs dissuader fortement la consommation d'alcool et de drogues au volant. Les automobilistes blessés reconnus coupables de conduite avec facultés affaiblies et d'infractions connexes n'auront par conséquent droit à aucune indemnité de remplacement de revenu.

Ceux qui font intentionnellement de fausses déclarations lorsqu'ils présentent une demande d'assurance et ceux qui conduisent un véhicule sans l'autorisation de son propriétaire n'auront eux aussi droit à aucune indemnité de remplacement de revenu.

Les coûts des soins de santé des victimes d'accidents de la circulation sont assumés avant tout par le RAMO qui reçoit à l'heure actuelle de 46 à 48 millions de dollars en primes d'assurance automobile en vertu de l'entente de subrogation générale du RAMO. Les assureurs ne seront plus obligés d'effectuer ces paiements au RAMO et les consommateurs profiteront des économies ainsi réalisées, ce qui concorde avec la politique du gouvernement qui veut éliminer les primes individuelles afin d'assurer l'universalité du régime des soins de santé.

Le gouvernement de l'Ontario perçoit présentement une taxe de 3 % sur les assurances vendues dans la province. Comme l'assurance automobile est obligatoire et comme les propriétaires de véhicules privés ne peuvent en déduire le coût comme dépense d'affaires, la taxe de 3 % sur l'assurance de ces véhicules sera supprimée, ce qui devrait permettre d'économiser 95 millions de dollars en primes.

Les dommages matériels

L'assurance contre les dommages matériels représente environ 40 % du total de la prime moyenne. La loi oblige les automobilistes à acheter de l'assurance responsabilité civile contre les dommages causés aux autres véhicules ou à la propriété. La plupart des consommateurs achètent aussi de l'assurance facultative contre les dommages à leur propre véhicule. Ce système peut susciter la frustration et la confusion chez les consommateurs qui n'achètent pas de protection facultative, car ils doivent négocier avec la compagnie d'assurance du conducteur responsable leurs demandes d'indemnisation de dommages matériels. Comme les conducteurs

doivent s'assurer contre des dommages qu'ils pourraient causer à des véhicules inconnus, car ils ne connaissent pas la valeur ou le genre du véhicule qui sera impliqué dans un accident avec le leur, le système aggrave encore l'incertitude.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario obligera les automobilistes à acheter de l'assurance contre les dommages matériels dans le cadre de leur couverture responsabilité civile. Ce régime de paiement direct permettra cependant au propriétaire d'un véhicule automobile de se faire rembourser par son propre assureur pour les dommages causés à son véhicule s'il n'était pas responsable de l'accident. C'est ce qu'on appelle le «paiement direct». Si le propriétaire du véhicule est entièrement responsable de l'accident, il ne recouvrera rien pour les dommages causés à son véhicule à moins d'avoir acheté une assurance collision facultative. La prime reflétera ainsi la valeur du véhicule de l'assuré.

La réforme de la réglementation

La réforme de l'assurance entraînera une réforme de la réglementation pertinente. Le public doit être assuré de l'efficacité du marché et du traitement rapide de ses demandes d'indemnisation. Il faut mettre l'accent sur les besoins du consommateur.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario resserrera le contexte réglementaire. Une nouvelle administration centralisée, soit la Commission des assurances, issue de la fusion de la Commission de l'assurance automobile de l'Ontario et du Bureau du surintendant des assurances, sera dotée de pouvoirs renforcés d'enquête et d'application. La Commission aura compétence sur tous les aspects de l'assurance et, dans le domaine de l'assurance automobile, ses responsabilités porteront notamment sur :

- la réglementation des primes d'assurance et des systèmes de classification des risques
- la collecte et la tenue de données sur les primes et les demandes d'indemnisation
- la médiation des différends entre assureurs et assurés au sujet du paiement d'indemnités et le renvoi des différends non réglés à un arbitre indépendant
- le versement rapide des indemnités d'accident
- le contrôle de l'indemnisation des blessures graves et la conduite d'enquêtes à ce sujet, ainsi que la présentation de rapports sur la suffisance de la réadaptation et des soins prolongés aux victimes d'accident
- l'information du public sur l'assurance automobile afin d'assurer que les consommateurs connaissent et comprennent leurs droits et leurs obligations.

Pour connaître le succès, un régime d'indemnités d'accident de première partie doit pouvoir payer le plus rapidement possible des indemnités aux victimes de blessures.

Pour accélérer le processus, on pourra se prévaloir, au lieu d'intenter des poursuites devant les tribunaux, d'un nouveau mécanisme de règlement des différends qui prévoira des procédures de médiation et d'arbitrage conçues pour régler avec rapidité, efficacité et équité les différends en matière d'indemnité d'accident. Le mécanisme de règlement des différends sera financé par l'industrie de l'assurance.

Il faudra appliquer des règles spéciales en matière de réadaptation qui, pour être efficace, doit commencer sans tarder. En cas de différend, les assureurs devront payer les services de réadaptation nécessaires au point de vue médical en attendant le règlement du différend. Les médiateurs traiteront en priorité et «en accéléré» les différends en matière de réadaptation afin de pouvoir entendre les causes dans les 10 jours.

La protection des consommateurs

L'information sur l'assurance automobile sera diffusée davantage dans le public et les consommateurs seront mieux protégés par le nouveau régime. Le gouvernement présentera une mesure législative précise afin de donner à la nouvelle Commission des assurances le pouvoir d'intervenir lorsque les intérêts des consommateurs seront menacés.

On prendra notamment les mesures suivantes :

- obligation de donner aux titulaires de police un avis écrit d'au moins 30 jours avant l'expiration de leur contrat lorsque l'assureur n'a pas l'intention de renouveler une police ou qu'il a l'intention d'en modifier considérablement les modalités
- obligation pour les compagnies d'assurance de divulguer entièrement aux consommateurs, sur leurs polices, les divers avenants de la couverture d'assurance automobile, la méthode de tarification dans chaque cas et le coût de chaque avenant
- interdiction de la «vente liée», qui assujettit la vente d'un produit à l'achat d'un autre
- possibilité d'exclure certains conducteurs en particulier d'une police familiale afin que les bons conducteurs de la famille ne soient plus pénalisés par les mauvais.

Les compagnies d'assurance devront offrir aux consommateurs la possibilité de payer leurs primes par mensualités. Beaucoup de compagnies d'assurance facturent présentement leurs clients une ou deux fois par année, ce qui représente pour beaucoup de gens une somme énorme à payer d'un seul coup. La facturation mensuelle offrira plus de flexibilité et de commodité.

Les courtiers d'assurance demeureront les principaux points de contact avec les consommateurs, mais ils devront fournir sur demande des renseignements sur leurs études de marché. Les courtiers devront divulguer le nombre et l'identité des compagnies avec lesquelles ils ont signé des contrats d'agence, et fournir d'autres renseignements obtenus de compagnie d'assurance.

Les consommateurs ne disposent pas d'un service d'information central sur les primes, sur les polices et sur la façon de magasiner dans le domaine de l'assurance. Pour combler cette lacune, la nouvelle Commission des assurances offrira un service gratuit d'information téléphonique et diffusera des publications d'information.

La plupart des ateliers de réparation sont honnêtes et ont bonne réputation. Toutefois, il arrive parfois que l'on «gonfle» illégalement les coûts, en particulier si les consommateurs ne connaissent rien en mécanique. Le ministère de la Consommation et du Commerce de l'Ontario exploite un service d'application de la loi qui connaît beaucoup de succès et qu'on a surnommé le programme de «l'auto fantôme». Une automobile banalisée dont les dommages sont connus est amenée à un atelier de réparation. Si l'atelier essaie d'effectuer des travaux inutiles, fait mal son travail ou falsifie des renseignements, il est passible de poursuites.

Lancé en 1984, le programme de «l'auto fantôme» a connu beaucoup de succès en permettant de déterminer l'étendue de la malhonnêteté dans le secteur de la réparation automobile, d'établir les tendances de l'industrie et de dissuader les abus de la part des ateliers de réparation. Il s'est aussi révélé un outil très utile en fournissant au gouvernement des renseignements qui l'ont aidé à élaborer d'autres mesures de protection des consommateurs, notamment la *Loi sur la réparation des véhicules automobiles*. On augmentera donc les ressources du programme de «l'auto fantôme» afin de dissuader les «abus par les ateliers de carrosserie».

Les compagnies d'assurance devront élaborer des programmes de lutte contre les fraudes afin de dissuader les abus et de réduire les coûts de l'assurance pour la majorité des acheteurs honnêtes.

Conclusion

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario assurera à population de la province des indemnités d'accident garanties et améliorées, ainsi qu'une indemnisation rapide. Les parties lésées conserveront leur droit d'intenter des poursuites dans les cas de blessures graves. Le régime ralentira la montée des primes, aidera à réduire les accidents et stabilisera les primes au cours des années à venir.

Ce régime complet prévoit un organisme de réglementation solide tout en maintenant le système de livraison dans le secteur privé.

Le nouveau produit d'assurance reconnaîtra certes les besoins légitimes de toutes les victimes de blessures et des membres de leur famille, mais cela ne signifie cependant pas que les mauvais conducteurs réussiront à éviter les sanctions. La dissuasion demeurera un élément vital du système. On pénalisera plus que jamais les mauvais conducteurs en augmentant les amendes, en prenant des sanctions au criminel et en imposant des surprimes.

On présentera aussi de nouvelles mesures pour débarrasser les routes des conducteurs en état d'ébriété. Le gouvernement fera preuve de rigueur pour assurer que les conducteurs inexpérimentés soient mieux en mesure d'assumer en toute sécurité leurs nouvelles responsabilités au volant.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario offre une approche équilibrée à la question des coûts de l'assurance automobile et de l'indemnisation, et s'attaque directement aux facteurs qui peuvent entraîner une réduction des accidents et des blessures corporelles.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario
Indemnités d'accident garanties

Indemnités d'accident	**Niveau actuel**	**Niveau du nouveau régime**	**% d'augmentation**
Remplacement de revenu			
..Travailleur actif	140 $/sem. durant 104 semaines, à moins d'incapacité totale	450 $/sem. max.80 % du revenu brut durant 3 ans ou à vie en cas d'incapacité totale	+ 221 % (+ durée prolongée)
..Réputé actif (a travaillé 6 des 12 derniers mois)	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
..Étudiants	Aucune	185 $/sem. *	S.O.
..Chômeurs	Aucune	185 $/sem. *	S.O.
..Retraités	Aucune	185 $/sem. *	S.O.
..Ménagères non salariées	70 $/sem. durant 12 semaines en cas d'incapacité totale	185 $/sem. *	+ 164 % (+ durée prolongée et admissibilité élargie)
Indemnité - garderie	Aucune	50 $ par enfant max. 200 $/sem.	S.O.
Soins médicaux supplémentaires et réadaptation	25 000 $ avec limite de 4 ans	500 000 $ avec limite de 10 ans ou 20 ans moins l'âge de la victime	+ 1900 % (+ durée prolongée)
Soins prolongés	S.O.	500 000 $	S.O.
Indemnité de décès			
..Chef de famille ou conjoint	10 000 $	25 000 $	+ 150 %
..Personne à charge	2 000 $	10 000 $	+ 400 %
Indeminité d'obsèques	1 000 $	3 000 $	+ 200 %

*Épreuve d'incapacité et période d'admissibilité les mêmes que dans le cas des travailleurs actifs.